

Ảnh Hòa Tấn



QUẢN LÝ ĐÔ THỊ THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH Nhìn từ góc độ quản lý kinh tế

PGS.TS. PHƯƠNG NGỌC THẠCH

Việc phát triển công nghiệp làm thay đổi phong cách kiểu sống của người lao động từ kiểu sống nông thôn chuyển sang kiểu sống thành thị. Lớp cư dân mới của đô thị đông lên không ngừng chưa kịp chuẩn bị để trở thành người thành phố sau khi rời xa mảnh đất làng quê.

TP.HCM là đô thị loại đặc biệt trong 6 loại đô thị được phân loại ở nước ta. Quản lý đô thị toàn diện bao gồm quản lý từng lĩnh vực: quản lý giao thông, quản lý xây dựng, quản lý trật tự an toàn xã hội, quản lý dân tộc tôn giáo, quản lý môi trường chất thải, quản lý dân số và nhập cư, quản lý kinh tế, quản lý hành chính và cải cách hành chính, và quản lý lối sống, văn hoá xã hội.

Trong quản lý đô thị thành phố, quản lý kinh tế thành phố đóng vai trò quan trọng nhất, tác động đến quản lý các lĩnh vực khác của chính quyền đô thị thành phố. Quản lý kinh tế đúng sẽ giúp cho

quản lý các lĩnh vực khác của đô thị thuận lợi. Ngược lại làm cho quản lý đô thị gặp nhiều khó khăn.

Thực vậy trong quản lý kinh tế, về phát triển công nghiệp, TP.HCM đã chọn công nghiệp cơ khí chế tạo và tự động, công nghệ thông tin, công nghệ sinh học và công nghệ sản xuất vật liệu mới làm 4 ngành công nghiệp mũi nhọn cho công nghiệp thành phố để tạo động lực cho các ngành công nghiệp khác cũng phát triển theo. Song trong thực tế 4 ngành này phát triển rất ít, những ngành như dệt may, da giày, đồ gỗ, chế biến thực phẩm, lắp ráp điện tử vi tính, xe máy, ô tô... là những ngành công nghiệp có hàm lượng giá trị gia

tăng thấp, hàm lượng khoa học trong sản phẩm thấp, là những ngành công nghiệp sử dụng nhiều lao động, lao động đơn giản và giá lao động thấp, thì lại phát triển nhiều. Một số nhà kinh tế đã kêu dệt may và gia công cứ làm mãi ở thành phố là chết. Tốc độ tăng trưởng công nghiệp có cao nhưng thiếu bền vững.

Về phát triển dịch vụ, thành phố đã xác định là trung tâm thương mại xuất nhập khẩu, trung tâm tài chính, trung tâm khoa học công nghệ. Nhưng thực tế TP.HCM còn chú trọng phát triển các ngành dịch vụ truyền thống như thương mại, ngân hàng, du lịch, kinh doanh bất động sản, địa ốc, còn chưa chú

trọng phát triển các dịch vụ cao cấp có hàm lượng giá trị gia tăng cao làm tiền đề cho sự phát triển bền vững như tài chính-ngân hàng, vận tải-kho bãi, viễn thông, bảo hiểm, khoa học công nghệ... Các ngành dịch vụ cao cấp này nhiều năm nay chiếm tỷ trọng khiêm tốn còn thấp trong GDP thành phố.

Kết quả là trong nền kinh tế thành phố nổi lên sự tăng trưởng mạnh của các ngành công nghiệp sử dụng nhiều lao động, các ngành dịch vụ truyền thống cùng với quy mô vừa và nhỏ là chủ yếu.

Đi lên từ nền kinh tế thấp kém, để duy trì trật tự và ổn định xã hội làm tiền đề cho quá trình phát triển bền vững, chính sách xây dựng và chuyển dịch kinh tế của TP cần quan tâm đến việc vạch ra một lộ trình hợp lý phù hợp với điều kiện thực tế: Ban đầu, chú trọng phát triển những ngành sử dụng nhiều lao động (như gia công quần áo, giày dép, hàng điện tử, đồ chơi trẻ em,...), sau đó cần từng bước phát triển những ngành sử dụng nhiều vốn kỹ thuật và chất xám. Song lộ trình ban đầu của TP đi quá lâu, đã 30 năm trôi qua kể từ khi hoà bình lập lại đến nay cơ cấu kinh tế của TP có thể nói vẫn đang ở giai đoạn đầu, quá chậm so với các TP lớn trong khu vực.

Có thể thấy quản lý kinh tế thành phố đã ảnh hưởng không ít đến quản lý các lĩnh vực khác của đô thị. Sau đây là một số minh chứng.

Quản lý dân nhập cư

Sự phát triển công nghiệp và dịch vụ đô thị kéo theo di dân từ nông thôn ra thành thị. Theo điều tra dân số 2004, tăng cơ học TP.HCM là 2,33%. Như đã phân tích quản lý kinh tế thành phố còn chú trọng phát triển các ngành sử dụng nhiều lao động, lao động đơn giản và gia công lắp ráp đã đưa đến thu hút lao động đơn giản nhập cư ở

at vào thành phố trong thời gian qua.

Trong triển vọng quản lý kinh tế thành phố cần chú trọng phát triển mạnh các ngành dịch vụ cao cấp, các ngành công nghiệp có hàm lượng chất xám cao có giá trị gia tăng cao để làm tăng GDP thành phố và thu hút lao động kỹ thuật, chuyên gia bậc cao. Kinh nghiệm của Úc và Canada là những ứng viên di dân được xếp loại dựa trên các yếu tố căn bản như giáo dục và nghề nghiệp và chỉ những ứng viên nào qua được kiểm tra mới được thị thực nhập cảnh.

Quản lý môi trường

Ở TP.HCM hàng ngày người dân thải ra khối lượng nước sinh hoạt 350.000m³ và 4.000 tấn rác.

Các doanh nghiệp phần lớn là các cơ sở dệt may, da giày, đồ gỗ, chế biến thực phẩm, lắp ráp điện tử vi tính, xe máy, ô tô, quy mô vừa và nhỏ có vốn nhỏ nên rất ít coi trọng vấn đề bảo vệ môi trường vì đầu tư vào các hạng mục này tốn kém và làm giảm lợi nhuận. Ngoài ra quy mô và chất lượng các khu công nghiệp của thành phố chưa ngang tầm quốc tế, rất ít đầu tư đồng bộ hệ thống xử lý nước thải tập trung.

Ý thức người dân cùng với cơ sở sản xuất dịch vụ có vốn nhỏ đã gây nhiều cản trở cho quản lý môi trường đô thị, để giải quyết cần nâng cấp cả về ý thức lẫn quy mô sản xuất kinh doanh

Quản lý xây dựng

Sự phát triển công nghiệp và dịch vụ kéo theo xây dựng phát triển. Lĩnh vực xây dựng phát triển khá nhanh trên địa bàn thành phố, khối lượng xây dựng nhà ở và công trình khá lớn. Song so với mức độ đô thị hoá, xây dựng thành phố còn nhiều bất cập.

Quy hoạch thành phố trước đây khoảng 3-4 triệu dân, không đủ đáp ứng cho thành phố có 8 triệu dân hiện nay.

Sự phát triển các ngành nghề sử dụng nhiều lao động có giá trị gia tăng thấp cùng với quy mô vừa và nhỏ là chủ yếu đưa đến sản xuất kinh doanh lẫn trong nhà dân, coi nới lấn chiếm vỉa hè, đường hẻm, phố không ra phố, đường không ra đường. Các cơ sở này có vốn không lớn nên không đủ sức có đất đai xây dựng nhà xưởng.

Ngoài ra các khu, cụm công nghiệp của thành phố thường phát triển riêng rẽ, chưa kết hợp với quy hoạch và quá trình đô thị hoá, đưa đến phá vỡ quy hoạch đô thị hoá. Nhiều công trình xây dựng phá vỡ cảnh quan thành phố.

Hơn nữa dân nhập cư chủ yếu từ các ngành công nghiệp và dịch vụ có giá trị gia tăng thấp nên thu nhập thấp và khoảng cách giàu nghèo ngày càng tăng của thành phố đã dẫn đến hình thành 33 khu dân cư thu nhập thấp, 100.000 hộ dân sống trong khu ổ chuột.

Trong xây dựng, nhiều công trình chất lượng kém, không sử dụng được hoặc vừa đưa vào sử dụng đã hư hỏng do bị bết xén nguyên liệu, rút ruột, thất thoát trong xây dựng cơ bản, kể cả xây dựng giao thông, khoảng 30%-50%. Báo chí, nhân dân đã phải kêu: Trong cơ chế này phải thừa nhận thất thoát trong xây dựng như việc sống chung với lũ, có những vụ bị phát hiện nhưng việc xử lý giải quyết của cấp thẩm quyền còn chậm.

Để khắc phục những bất cập trong quản lý xây dựng, cần phải có những giải pháp đồng bộ, đó là:

Thành phố phải được xây dựng theo quy hoạch, không chấp vá, quy hoạch phải mang tính lâu dài chứ không phải 10 năm điều chỉnh quy hoạch đến 5 lần (như khu Miếu nổi). Quy hoạch phải được thực hiện không quy hoạch treo.

Phải phát triển công nghiệp và dịch vụ cao cấp, thu hút các tập đoàn xuyên quốc gia đầu tư phát triển thành phố.

Phải thay đổi cơ chế quản lý, chống tham nhũng từ nóc. Phải có chính sách đất đai hợp lý không để đất đai phá vỡ quy hoạch.

Quản lý giao thông

Nhờ có giao thông thuận lợi thời gian qua TP.HCM đã thu hút đáng kể đầu tư trong nước và nước ngoài

Song phát triển giao thông có nhiều điều bất cập. Hạ tầng giao thông không bắt cùng nhịp với gia tăng dân số, lao động công nghiệp và dịch vụ của thành phố. Bình quân 1.000 dân có khoảng 160 m đường các loại là rất thấp đối với một đô thị như TP.HCM.

Trong thành phố sự phát triển thương mại, cửa hàng ăn uống và các cửa hàng nhỏ bán tạp phẩm đã làm vỉa hè bị chiếm dụng, đường nhỏ dần gây cản trở cho giao thông, xe hơi nhỏ đi vào không được chứ đừng nói cứu hỏa cứu thương. Đường đi đến KCN kẹt xe, xuống cấp.

Trong vận tải biển, các cảng biển TP.HCM hầu hết đều nằm trong khu vực nội thành, các cảng dùng chung các tuyến giao thông dân sinh của TP, đường sắt chạy trong thành phố đã gây ách tắc giao thông và tăng chi phí vận chuyển.

Chất lượng giao thông của thành phố xuống cấp khá nặng, cản trở sự phát triển sản xuất và lưu thông hàng hoá. Nếu không quy hoạch trong vài năm nữa hệ thống giao thông thành phố sẽ không đáp ứng nổi 2,9 triệu phương tiện hiện hữu và trung bình 500 phương tiện mới đưa ra sử dụng mỗi ngày, chủ yếu là xe mô tô. Phương tiện này rất thích hợp với đường xá quá chật hẹp của thành phố, với thu nhập của người dân và với luật không nghiêm. Không có thành phố nào trên thế giới lại nhiều xe mô tô như vậy. Kẹt xe và tai nạn giao thông làm ảnh hưởng đến tăng trưởng

kinh tế thành phố. Mạng lưới giao thông bất cập và ý thức người dân thấp đã làm tai nạn giao thông ngày càng trầm trọng.

Trong quản lý giao thông, cần phải giải quyết đồng bộ 3 mặt: Hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông, hệ thống phương tiện giao thông, cùng với thực thi luật nghiêm, nghĩa là muốn quản lý giao thông tốt, trước hết phải xây dựng mạng lưới giao thông tốt, tiếp đến phải thanh toán cho được nạn xe mô tô tràn ngập đường phố hiện nay, nếu không có lệnh cấm lưu thông xe mô tô thì có xây tàu điện ngầm, cầu vượt, phát triển xe buýt cũng vẫn ít người đi. Cách đây 10 năm, nạn kẹt xe ở Bangkok trên khắp các nẻo đường, vài năm gần đây, Thái Lan đã giải bài toán giao thông đô thị với hệ thống đường sắt trên cao, đường cao tốc hai tầng, xe buýt, cầu vượt và đã thành công. Tỉnh Nam Ninh Trung Quốc đặt ra kế hoạch đến năm 2010 sẽ không còn xe mô tô trên đường.

Quản lý lối sống văn hoá đô thị

Việc phát triển công nghiệp làm thay đổi phong cách kiểu sống của người lao động từ kiểu sống nông thôn chuyển sang kiểu sống thành thị. Lối cư dân mới của đô thị đông lên không ngừng chưa kịp chuẩn bị để trở thành người thành phố sau khi rời xa mảnh đất làng quê.

Vỉa hè là nơi thể hiện rõ nhất lối sống văn hoá của dân đô thị và phần nào thể hiện trật tự trị an của thành phố. Vấn đề trật tự vỉa hè thành phố trong những năm gần đây là tâm điểm của những bức xúc: Vỉa hè ngày càng nhỏ lại, đứng tiểu ngay ở vỉa hè, ăn uống xả rác bừa bãi, khắc nhổ trên vỉa hè. Quán hàng, xe máy, quảng cáo chiếm hết cả vỉa hè, người đi bộ không có chỗ đi, phải xuống đường để đi

Quản lý đô thị vỉa hè không cho phép quấy rối trật tự đường

phố. Không thể vì lý do sinh sống của người dân, lý do tiện lợi mà tước bỏ văn minh đô thị vỉa hè. Cần lập lại trật tự vỉa hè, quy định nơi bán hàng, quảng cáo, chỗ để xe máy. Trá vỉa hè cho người đi bộ.

Quản lý hành chính

Chuyện đền bù, giải toả, tái định cư, quy hoạch treo, đường hư, nước ngập, chuyện thủ tục hành chính rườm rà hành dân, hành các nhà đầu tư được phản ánh nhiều lần đầu vẫn hoàn đầy. Thế nhưng, một số đơn vị vẫn báo cáo tỷ lệ hài lòng của người dân, của nhà đầu tư về thủ tục hành chính rất cao trên 90%.

Thành phố đã ban hành nhiều luật, quy định để quản lý đô thị, song hình ảnh một số cán bộ công chức đặc quyền đặc lợi, không chấp hành kỷ cương phép nước, một số thẩm phán chạy án đã khiến người dân giảm sút lòng tin vào pháp luật. Ông cha ta nói: Nhà dột từ nóc, quan tham thì dân gian, thì lấy đâu việc thực thi nghiêm túc pháp luật được. Để xây dựng ý thức cho người dân, quản lý hành chính đô thị có hiệu quả, trước hết thành phố phải phát triển công nghiệp hàm lượng khoa học cao và dịch vụ cao cấp, phải hoàn thiện cơ chế, tiêu diệt nạn tham nhũng từ nóc, phát triển nguồn nhân lực, trong đó không chỉ có chuyên môn mà quan trọng giáo dục ý thức người dân đô thị, lúc đó những biện pháp hành chính được chấp hành nghiêm túc, lâu ngày gây thành thói quen cho người dân trong sinh hoạt.

Để xứng đáng thành phố lớn nhất nước, trung tâm công nghiệp và dịch vụ của cả nước, để xứng đáng với bề dày lịch sử của mình, hơn nữa trước ngày giải phóng, TP Sài Gòn không thua kém thành phố Bangkok và Singapore, quản lý đô thị thành phố phải được đổi mới không ngừng hoàn thiện mới kỳ vọng sự phát triển tương xứng ■